Transport Canada | Transports Canada

Programs and Divestiture | Programmes et cessions

Library & Reference Services
Services de bibliothèque et de référence
RECEIVED - REÇU LE
DEC 16 1999
C.2
Transport Canada / Transports Canada

TP 6165

PORT PROGRAMS AND DIVESTITURE

ANNUAL REPORT

on the Financial Operation of Canada's Public Harbours and Ports

1998/1999

CA1
DTB 47-
P73
1998-99

Canada

3 3868 00035 9530
3 3868 00035 9514

TABLE OF CONTENTS

FORWARD **3**

I **PROGRAM DESCRIPTION** **5**
Background 5
Program Overview 5
Port Operations 6
Program Objectives 6
Program Administration 6
User Fees 7
Fees Under The *Canada Marine Act* 7

II **DIVESTITURE ACTIVITIES** **8**
The National Marine Policy 8
The Port Divestiture Fund 8
The Port Transfer Fund 8
Divestiture Progress in 1998-1999 9
Other Considerations 9

III **STATEMENT OF REMISSIONS FOR 1998-1999** **10**

IV **FINANCIAL REVIEW** **11**
Listing of Financial Statements 12
Accounting Conventions 12
Schedule 1 13
Schedule 2 14

100-04888/

Catalogue # T36-1/1-1999
ISBN 0-66264593-6

FOREWORD

I am pleased to submit to Parliament this sixteenth and final Annual Report of Canada's Public Harbours and Port Facilities as presented pursuant to Section 26 of the *Public Harbours and Port Facilities Act* (RSC 1985). With the repeal of this Act effective March 8, 1999, future reporting on the financial operation of public harbours and port facilities will be done under section 72 (7) of the *Canada Marine Act*.

The public port system in Canada, which supports the safe and efficient movement of vessels and the transfer of cargo, makes a significant contribution to continuing regional economic growth. Twenty per cent of the nation's marine cargo moves through local public ports which are a vital element in many communities across the country.

While the responsibility for overall administration and operation of our public ports rests with Transport Canada's Port Programs and Divestiture Directorate, day-to-day administration at the local level is generally provided by harbour masters and wharfingers. These fee-of-office appointees provide a valuable service and I would like to take this opportunity to express my appreciation to all dedicated port personnel who provide sound administration for the benefit of so many Canadian communities.

As a result of the National Marine Policy being introduced in December 1995, the importance of Canada's ports to the national interest was made clear to all Canadians. The National Marine Policy was designed to ensure that Canadians have the port system that meets their needs and is affordable. I am certain that, at the end of the transition process, this goal will be achieved.

I trust that the information contained within this report will provide readers with a better appreciation of the public harbours and ports currently administered under the *Public Harbours and Port Facilities Act*.

David M. Collenette
Minister of Transport

1

PROGRAM DESCRIPTION

Background

> *The Minister shall, within nine months after the end of each fiscal year, prepare a report showing the financial operations of all public harbours and public port facilities for that fiscal year and shall lay a copy of the report before Parliament on any of the first fifteen days that either House of Parliament is sitting after the Minister completes the report.*
>
> Section 26 of the *Public Harbours and Port Facilities Act* (R.S., c. P-29)

This report, which has been prepared to meet the above-mentioned requirement, includes only the public harbours and port facilities administered under the *Public Harbours and Port Facilities Act* while this Act remained in force. It excludes Canada Port Authorities, ports operating under the Canada Ports Corporation and ports administered as Harbour Commissions. These ports fall under other Acts and have other reporting requirements.

Under the new *Canada Marine Act* the Minister shall, for each of the first four fiscal years following the coming into force of the public ports section of that Act, prepare a report on the progress of the public port divestiture program and the continuing management of public ports and port facilities during that year. This report will be laid before each House of Parliament within three months of the end of each fiscal year.

This Annual Report will, therefore, serve both of these reporting requirements for this reporting year only.

Program Overview

The *Public Harbours and Port Facilities Act* assigned to the Minister of Transport control and management of all harbours, wharves, piers and breakwaters that were the property of Canada and not the responsibility of another Minister. Consequently, during fiscal year 1998-1999, the Port Programs and Divestiture Directorate maintained and administered public port facilities and public harbours at the sites remaining within their responsibility.

Work done at these sites primarily assists commercial transportation which, in this case, includes vessels that transport commodities, goods, or passengers. Fishing and recreational activities, which fall under the mandate of the Department of Fisheries and Oceans, and ferry services are usually excluded. However, the Port Programs and Divestiture Directorate does administer some ports that support fishing, recreational or ferry activities at locations where it is economical for several types of users to share the same facilities.

Port Operations

Public ports vary greatly in size, complexity and regional significance. In isolated areas, where no rail or road links exist and air transport may be prohibitively expensive, these ports provide the basic transportation link for the supply of essential goods and passenger service.

In other locations, ports may provide efficient transportation for bulk commodities with relatively low value per unit of cargo volume or weight, such as ore concentrates, pulpwood and grain.

Whether a port supports an isolated community or several large industries, Transport Canada's operational role is normally limited to enforcing regulations regarding facility use, monitoring port operations and collecting user fees. Services such as cargo handling are supplied by the private sector.

Since most public ports do not generate sufficient revenues to cover their capital, operating and administrative costs, they are also funded by Parliamentary appropriation.

Program Objectives

The ports administered directly by Transport Canada, in conjunction with the new Canada Port Authorities, work towards a port system that:

- contributes to the achievement of Canada's international trade objectives as well as national, regional and local economic and social objectives;
- is efficient;
- provides port users with accessible and equitable transportation services; and
- is coordinated with other marine activities and surface and air transportation systems.

Program Administration

The program is administered by Transport Canada's Port Programs and Divestiture Directorate in cooperation with regional offices located in St. John's, Nfld., Dartmouth, N.S., Québec City, Qué., Toronto, Ont. and Vancouver, B.C.

Local port administration varies according to the complexity of local operations. Three sites, Cap-aux-Meules, Qué., Victoria, B.C., and Charlottetown, P.E.I., are supervised by full-time public servants who serve as port managers. In most cases, Transport Canada is represented locally by fee-of-office appointees who are compensated on a commission basis from a percentage of the fees collected from port users. These individuals, known as harbour masters and wharfingers, are appointed by the Minister of Transport and are as active as traffic demands.

User Fees

User fees are assessed under the *Public Harbours and Port Facilities Act* and its associated regulations according to trade practice. Typical charges include:

Harbour dues - A charge assessed against a vessel according to its size and registry.

Berthage - A charge for occupying a berth at a port. The charge is based on the vessel's size and its length of stay.

Wharfage - A charge for moving cargo over a public wharf. The fee is based on cargo type with a rate per tonne or cubic metre.

Storage - A charge for use of sheds or open space for assembling or distributing cargoes. The charge depends on space occupied and duration of use.

Letting - A rent, usually based on the market value of the property.

Transport Canada publishes a tariff schedule for all charges except lettings. Tariff rates are approved by the Governor in Council.

If Transport Canada must undertake improvements for the benefit of a major user, the Department may supplement or replace these tariffs with negotiated contracts designed to improve the overall rate of cost recovery on investment. All revenues, excluding commissions paid to harbour masters and wharfingers, are vote-netted against operating and maintenance expenditures.

Fees Under The Canada Marine Act

As of March 8, 1999, the *Public Harbours and Port Facilities Act* was replaced by the *Canada Marine Act*. As a result, the Minister of Transport may now fix public port fees without proceeding through the regulatory process.

Under the CMA the Minister may fix fees to be paid in respect of:

- ships, vehicles, aircraft and persons coming into or using a public port or port facility;
- goods loaded on a ship, unloaded from ships or transhipped by water within limits of a public port; and
- any service provided, or any right conferred in respect of the operation of a public port or port facility.

II
DIVESTITURE ACTIVITIES

The National Marine Policy

The National Marine Policy, introduced in December 1995, outlined the intent of the Government of Canada to rationalize the Canadian marine transportation system. One initiative within this policy framework is port divestiture which has seen 344 of the 549 ports operated by Transport Canada either deproclaimed, transferred to other federal departments, transferred to provincial, municipal or local interests across the country or demolished since 1996.

In each region, notice was given of Transport Canada's intent to divest itself of regional/local port operations. This was followed by general information meetings to inform the public and port users of the details involved at each facility.

Groups showing interest in a given port signed a Letter of Intent and a Disclosure of Information Agreement with Transport Canada. Regional divestiture teams have undertaken the task of completing background documentation such as site appraisals, environmental baseline studies and title searches in preparation for individual site transfers.

The Port Divestiture Fund

The divestiture initiative is being facilitated with a six-year, $125 million, Treasury Board-approved Port Divestiture Fund which is intended to ease the transfer process by reducing the initial economic impact of port transfers.

This fund is being used, for example, to provide assistance in bringing existing port property up to minimum safety or operating standards or to make lump-sum payments to facilitate the take-over of a port. In addition, the Port Divestiture Fund may cover a portion of costs incurred by the new owner or operator in complying with regulatory or insurance requirements or in reducing potential liability. Finally, this fund may be used to assist local groups, communities or other interests in taking over a collection of ports and to achieve cost savings by rationalizing infrastructure.

If no interest is shown in a negotiated transfer of a facility, then the port is offered for sale by public tender. If there is still no interest shown, a decision is then made concerning the future need for the facility.

A total of $16,429,519 of the Port Divestiture Fund had been disbursed as of March 31, 1999.

The Port Transfer Fund

A $40,000,000 Port Transfer Fund is used by Transport Canada to fund expenditures for land surveys, legal title searches, property appraisals, environmental assessments, the hiring of financial advisors and other administrative expenses.

With the expenditures for 1998/99 included, a total of $20,576,000 of the Port Transfer Fund has been accessed since the beginning of the program.

Divestiture Progress in 1998-1999

As of March 31, 1999, a total of 344 of the 549 ports under the administration of the Port Programs and Divestiture Directorate had been transferred, deproclaimed or demolished.

During the fiscal year 1998-1999, the divestiture program successfully removed 29 ports from the original Port Programs and Divestiture inventory:

- 1 was transferred to another branch of Transport Canada to more correctly reflect its role as a federal ferry facility;
- 7 were transferred to local interests;
- 8 were removed from the inventory when Transport Canada's interests were terminated through the expiration or cancellation of leases or licenses;
- 1 port facility was demolished; and
- 12 public harbours from the original Transport Canada inventory of 549 were deproclaimed on March 31, 1999, thereby terminating the Minister's regulatory role over the waters at these sites. This brings the total number of deproclaimed sites in this inventory to 211.

Three partial site transfers took place at Baddeck and North Sydney, Nova Scotia, and at Kingston, Ontario. Only when the remaining facilities at these sites have been transferred will these ports be considered as divested from the original Transport Canada, Port Programs and Divestiture inventory.

Other Considerations

Under Part II of the *Canada Marine Act* (CMA), which became effective on March 8, 1999, the provisions of the *Public Harbours and Port Facilities Act* are incorporated into the CMA. This provides a continuity of management and administration of public ports under the administration of the Minister of Transport while the divestiture program continues.

It should be noted that, as outlined in the *Canada Marine Act*, the Minister continues to be responsible for the management of regional/local ports that have not been transferred by the end of the port divestiture program in 2002.

The Government of Canada will also continue to operate a limited number of remote ports unless other levels of government or local interests express a willingness to acquire these facilities. Operating economies will continue to be sought where possible.

III

STATEMENT OF REMISSIONS FOR 1998-1999

Section 14 (1) of the *Public Harbours and Port Facilities Act* states that "Subject to any regulation made by the Governor in Council, the Minister may remit any rate, toll, fee or other charge or any interest thereon and may enter into contracts agreeing to the payment of rates, tolls, fees or other charges in place of those imposed or prescribed by the Governor in Council." Subsection (3) states that "A statement of each remission of one thousand dollars or more granted under subsection (1) shall be included in the annual report of the Minister to Parliament."

There were no substitution contracts in fiscal year 1998-1999.

IV

FINANCIAL REVIEW

1998-1999 total expenditures and revenues are shown below ($000s):

EXPENDITURES		
Operating and maintenance	$22,620	
Capital	$ 4,055	
Gross expenditures		**$26,675**
REVENUE		
Gross revenue	($18,614)	
Commissions, E.I. and C.P.P.	$1,703	
Net revenue		**($16,911)**
Total Net Operating, Maintenance and Capital Expenditures		**$9,764**
Grants and Contributions		**$1,253**
Grand Total		**$11,017**

Net revenue for the program in 1998-1999 totaled $16.9 million. Under the terms of the *Public Harbours and Port Facilities Act*, harbour masters and wharfingers receive a set commission rate on tariff revenues collected from their respective ports. The remaining funds are vote-netted against operating and maintenance expenditures.

Additional Consolidated Revenue Fund receipts of $653,990 were also collected from the sale of a number of ports.

In 1998-1999, approximately 134 harbour masters and wharfingers represented Transport Canada at its public ports. For those appointees receiving commissions, the average annual commission paid was roughly $12,708. Appreciation must be expressed to all appointees who provided sound port administration to the benefit of their community.

Of the 205 public port sites remaining with Transport Canada at the end of fiscal year 1998-1999, 30 major commercial ports accounted for revenue of $14,982,000 or 82% of gross revenue. Port-specific revenues provide a good indicator of the level of commercial activity at a port. They tend to understate the level of total port activity, however, as many ports have larger volumes of smaller craft that use facilities but pay minimal fees.

For 1998-1999 the Port Divestiture Fund provided $1,535,488 in support of divestiture related expenditures, consisting of $282,365 in capital expenditures and $1,253,123 in grants and contributions. Since the beginning of the program in 1996, a total of $16,429,519 has been spent from this fund.

In addition, the Port Transfer Fund was accessed for $6,989,000 in 1998-1999 to aid the process. Since the beginning of the program, the Port Transfer Fund has provided a total of $20,576,000 in support of port divestiture transactions.

Listing of Financial Statements

Schedule 1 - Consolidated statement of gross revenues, from 1989-1990 to 1998-1999

Schedule 2 - Consolidated statement of gross revenues, by major type

Accounting Conventions

In 1998-1999, Transport Canada received revenue or made expenditures at many of the sites which remained a departmental responsibility. In some cases these sites consist of only a public harbour with limited shore facilities or simply an interest in land.

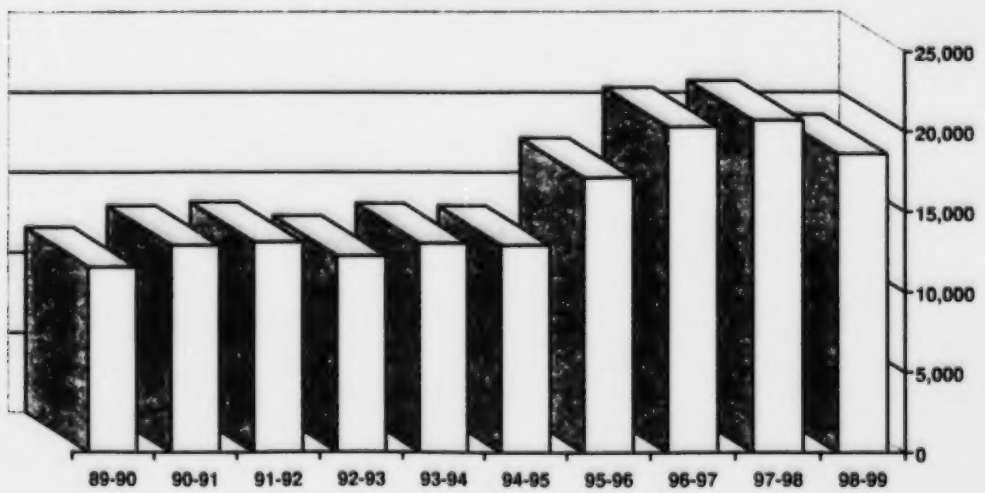
All 1998-1999 expenditures are reported on a modified cash basis consistent with the "Public Accounts" presentation. Specifically excluded are the expenses of depreciation, accommodation, and common services provided by Public Works and Government Services Canada (PWGSC) as well as payments-in-lieu of taxes paid by PWGSC on Transport Canada's behalf.

PUBLIC HARBOURS AND PORT FACILITIES

CONSOLIDATED STATEMENT OF GROSS REVENUES
1989-1990 TO 1998-1999 ($000)

Fiscal Year	Gross Revenues	% Change over previous year
1989 - 1990	11,564	4.2 %
1990 - 1991	12,922	11.7 %
1991 - 1992	13,162	1.9 %
1992 - 1993	12,296	-6.6 %
1993 - 1994	13,074	6.3 %
1994 - 1995	12,922	-1.2 %
1995 - 1996	17,143	32.7%
1996 - 1997	20,303	18.4%
1997 - 1998	20,719	2.0%
1998 - 1999	18,614	-10.2%

GROSS REVENUES ($000)



SCHEDULE 2

PUBLIC HARBOURS AND PORT FACILITIES

CONSOLIDATED STATEMENT OF GROSS REVENUES BY MAJOR TYPE ($000)					
Type of Revenue	1997-1998	1998-1999	Change over previous year (%)	1997-1998 Distribution (%)	1998-1999 Distribution (%)
Wharfage	9,752	8,035	-17.6	47.1	43.2
Storage	418	300	-28.2	2.0	1.6
Berthage	2,036	2,036	40.7	9.8	15.4
Harbour Dues	3,383	3,383	-8.7	16.3	16.6
Rentals & Permits	4,638	4,638	-11.0	22.4	22.2
Other	492	492	-60.2	2.4	1.1
TOTAL	**20,719**	**18,614**	**-10.2**	**100**	**100**

Transports Canada
Transport Canada

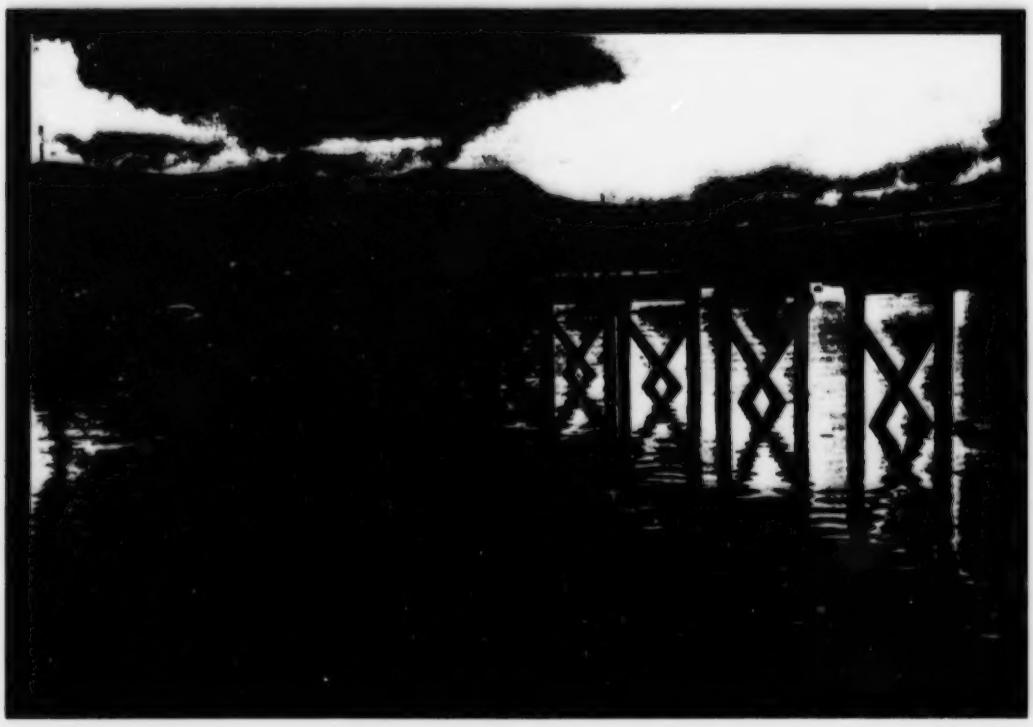
Programmes et cessions
Programs and Divestiture

TP 6185

PROGRAMMES PORTUAIRES ET CESSION

RAPPORT ANNUEL

sur les opérations financières des ports et installations portuaires publiques du Canada



1998/1999

Canada

TABLES DES MATIÈRES

AVANT PROPOS 3

I DESCRIPTION DU PROGRAMME 5
Renseignements généraux 5
Aperçu du programme 5
Opérations portuaires 6
Objectifs du programme 6
Administration du programme 6
Droits afférents à l'usage 7
Droit prévus en vertu de la *Loi maritime du Canada* (LMC) 7

II ACTIVITÉS DE CESSION 8
La Politique maritime nationale 8
Le Fonds de cession des ports 8
Le Fonds de transfert des ports 8
Transferts réalisés en 1998-1999 9
Autres considérations 9

III ÉTAT DES REMISES POUR 1998-1999 10

IV EXAMEN FINANCIER 11
Liste des états financiers 12
Normes et conventions comptables 12
ANNEXE 1 13
ANNEXE 2 14

Catalogue # T36-1/1-1999
ISBN 0-66264593-6

AVANT-PROPOS

J'ai l'honneur de déposer devant le Parlement le seizième et dernier rapport annuel concernant les ports et installations portuaires publics du Canada. Ce rapport est présenté en vertu de l'article 26 de la *Loi sur les ports et installations portuaires publics* (L.R.C. 1985). En raison de l'abrogation de cette Loi le 8 mars 1999, les rapports futurs concernant l'exploitation financière des ports et installations portuaires publics seront faits en vertu du paragraphe 72(7) de la *Loi maritime du Canada*.

Le réseau portuaire public du Canada, qui appuie la sécurité et l'efficacité du mouvement des navires et du transfert des cargaisons, contribue de façon importante au maintien de la croissance économique dans les régions. Vingt pour cent des marchandises transportées par bateau au Canada passent par les ports publics locaux dont l'importance est vitale pour de nombreuses collectivités au pays.

Bien qu'il incombe à la Direction générale des programmes portuaires et cession de Transports Canada d'assurer l'administration et l'exploitation générales de nos ports publics, ce sont habituellement les directeurs de port et les gardiens de quai qui voient à l'administration journalière au niveau local. Ces personnes nommées et rémunérées à l'acte fournissent un service précieux et j'aimerais profiter de l'occasion pour remercier tout le personnel portuaire dévoué qui assure la bonne administration des installations au profit d'un si grand nombre de collectivités canadiennes.

L'introduction de la Politique maritime nationale en décembre 1995 a révélé à tous les Canadiens l'importance des ports du Canada pour l'intérêt national. Cette politique vise à garantir aux Canadiens un réseau portuaire qui satisfait leurs besoins à un coût abordable. Je suis certain que nous aurons atteint cet objectif à la fin du processus de transition en cours.

J'espère que l'information contenue dans le présent rapport permettra aux lecteurs de mieux apprécier les havres et les ports publics administrés en ce moment en vertu de la *Loi sur les ports et les installations portuaires publics*.

David M. Collenette
Ministre des Transports

1

DESCRIPTION DU PROGRAMME

Renseignements généraux

Dans les neuf mois suivant la fin de chaque exercice, le ministre établit un rapport sur les opérations financières de tous les ports et installations portuaires publics au cours de l'exercice et le dépose devant le Parlement dans les quinze premiers jours de séance de l'une ou l'autre chambre suivant son achèvement.

Article 26 de la *Loi sur les ports et installations portuaires publics*
(L.R. 1985, ch. P-29)

Ce rapport, qui a été préparé dans le but de satisfaire à l'exigence mentionnée ci-dessus, ne traite que des ports et installations portuaires publics administrés en vertu de la *Loi sur les ports et les installations portuaires publics* pendant que cette loi était encore en vigueur. Les administrations portuaires canadiennes, les ports de la Société canadienne des ports ainsi que les ports administrés en tant que commission portuaire sont exclus. Ces ports sont régis par d'autres lois et soumis à d'autres exigences en matière de production de rapports.

En vertu de la nouvelle *Loi maritime du Canada* (LMC) et pour chacun des quatre premiers exercices suivant l'entrée en vigueur de l'article sur les ports publics de cette loi, le Ministre établit un rapport sur l'état d'avancement du programme de cession des ports publics et sur la gestion périodique des ports publics et des installations portuaires au cours de l'exercice. Ce rapport sera déposé devant les deux Chambres dans les trois mois suivant la fin de chaque exercice.

Le présent rapport annuel répondra donc à ces deux exigences pour l'exercice actuel.

Aperçu du programme

La *Loi sur les ports et installations portuaires publics* attribue au ministre des Transports le contrôle et la gestion de tous les havres, quais, jetées et brise-lames dont le Canada est propriétaire et qui ne sont pas sous la responsabilité d'un autre ministre. En conséquence, durant l'exercice 1998-1999, la Direction générale des programmes portuaires et cession a vu à l'entretien et à l'administration d'installations portuaires et de ports publics aux sites dont le Ministère est encore responsable.

Les travaux exécutés à ces sites par Transports Canada visent surtout à aider le transport commercial qui, dans le cas présent, inclut les navires qui transportent des produits, des marchandises ou des passagers. Les activités de pêche et de plaisance, qui font partie du mandat du ministère des Pêches et des Océans, et les services de traversier sont habituellement exclus. Cependant, la Direction générale des programmes portuaires et cession administre un certain nombre de ports qui soutiennent des activités de pêche, de plaisance ou de traversiers aux endroits où il s'avère économique de faire partager les installations par plusieurs types d'usagers.

Opérations portuaires

La taille, la complexité et l'importance régionale des ports publics varient énormément. Dans les régions isolées, là où il n'existe aucun lien ferroviaire ou routier et où le coût du transport aérien s'avère prohibitif, ces ports fournissent le lien de transport de base qui permet l'approvisionnement en marchandises et en denrées essentielles ainsi que le transport de passagers.

Dans d'autres localités, le port peut permettre le transport efficace de produits en vrac dont la valeur par unité de volume de cargaison ou de poids est relativement faible, tels que les concentrés de minerai, le bois à pâte et les céréales.

Qu'il s'agisse pour le port d'appuyer une collectivité isolée ou plusieurs industries importantes, le rôle opérationnel de Transports Canada se limite normalement à voir à l'application des règlements relatifs à l'utilisation des installations, à superviser les opérations portuaires et à percevoir les droits afférents à l'usage. Les services tels que la manutention des cargaisons sont fournis par le secteur privé.

Comme les recettes de la plupart des ports publics ne suffisent pas à défrayer les coûts des immobilisations, d'exploitation et administratifs, ceux-ci sont également financés par des crédits parlementaires.

Objectifs du programme

Les ports administrés directement par Transports Canada, de même que les nouvelles administrations portuaires canadiennes, collaborent à la création d'un réseau portuaire qui :

- contribue à l'atteinte des objectifs du Canada en matière de commerce international, de même qu'à celle des objectifs économiques et sociaux à l'échelle nationale, régionale et locale;
- est efficient;
- fournit aux usagers des services de transport accessibles et équitables;
- est coordonné avec les autres activités maritimes ainsi qu'avec les réseaux de transport de surface et aérien.

Administration du programme

Le programme est administré par la Direction générale des programmes portuaires et cession de Transports Canada, en coopération avec les bureaux régionaux situés à St. John's (T.-N.), Dartmouth (N.-É.), Québec (Qué.), Toronto (Ont.) et Vancouver (C.-B.).

L'administration d'un port local varie selon la complexité des opérations locales. Trois sites, Cap-aux-Meules (Qué.), Victoria (C.-B.) et Charlottetown (Î.-P.-É.) sont supervisés par des fonctionnaires à temps plein qui agissent comme gestionnaires de port. Dans la plupart des cas, Transports Canada est représenté localement par des personnes nommées à leur poste et dont la

rémunération consiste en une commission basée sur un pourcentage des droits perçus des usagers du port. Ces personnes, que l'on appelle directeurs de port et gardiens de quai, sont nommées par le ministre des Transports et leurs activités sont en fonction des exigences du trafic local.

Droits afférents à l'usage

Les droits afférents à l'usage sont établis en vertu de *la Loi sur les ports et installations portuaires publics*, selon la pratique commerciale. Parmi les droits types, on retrouve les :

Droits de port - Droits établis d'après la taille et l'immatriculation du navire.

Droits d'amarrage - Droits afférents à l'occupation d'un poste à quai dans un port. Les droits sont en fonction de la taille du navire et de la durée du séjour.

Droits de quayage - Droits afférents au débarquement d'une cargaison sur un quai public. Les droits sont en fonction du type de cargaison et sont établis à partir d'un tarif à la tonne ou au mètre cube.

Droits d'entreposage - Droits afférents à l'utilisation de hangars ou d'un espace ouvert pour l'assemblage ou la répartition des cargaisons. Les droits dépendent de l'espace occupé et de la durée de l'utilisation.

Frais de location - Loyer, habituellement en fonction de la valeur marchande de la propriété.

Transports Canada publie la liste des droits relatifs à tous les frais, à l'exception des frais de location. Les droits sont approuvés par le gouverneur en conseil.

Lorsque Transports Canada doit améliorer des installations au profit d'un usager important, le Ministère peut augmenter les droits ou les remplacer par des contrats visant à améliorer le taux global de récupération des coûts des immobilisations. Toutes les recettes, sauf les commissions payées aux directeurs de port et aux gardiens de quai, sont portées en réduction des dépenses d'exploitation et d'entretien.

***Droit prévus en vertu de la* Loi maritime du Canada (LMC)**

Le 8 mars 1999, la *Loi sur les ports et installations portuaires publics* a été remplacée par la *Loi maritime du Canada*. Par conséquent, le ministre des Transports peut désormais fixer les droits à payer sans passer par l'entreprise du processus réglementaire.

En vertu de la LMC, le Ministre peut fixer les droits à payer à l'égard :
- des navires, véhicules, aéronefs et personnes entrant dans les ports publics ou faisant usage des ports publics ou d'installations portuaires publiques;
- des marchandises soit déchargées de ces navires, chargées à leur bord ou transbordées par eau dans le périmètre portuaire;
- des services fournis ou des avantages en rapport avec l'exploitation des ports publics ou des installations portuaires publiques.

II
ACTIVITÉS DE CESSION

La Politique maritime nationale

La Politique maritime nationale, présentée en décembre 1995, a exposé les grandes lignes de l'intention du gouvernement du Canada de rationaliser le réseau de transport maritime canadien. La cession de ports est l'une des initiatives réalisées dans le cadre de cette politique; depuis 1996, 344 des 549 ports exploités par Transports Canada à travers le pays ont été soit déclassés, transférés à d'autres ministères fédéraux ou à des intérêts provinciaux, municipaux ou locaux, ou encore démolis.

Dans chaque région, Transports Canada a fait part de son intention de se départir de l'exploitation de ports régionaux ou locaux. Le Ministère a ensuite tenu des réunions d'information générale visant à renseigner le public et les utilisateurs des ports sur les détails propres à chaque installation.

Les groupes manifestant de l'intérêt pour un port ont signé une déclaration d'intention et une entente sur la divulgation des renseignements avec Transports Canada. Des équipes régionales de cession ont ensuite entrepris la tâche de préparer les documents préliminaires requis tels que les évaluations de sites, les études de base environnementales et les recherches de titres.

Le Fonds de cession des ports

La cession est facilitée par un fonds de 125 millions de dollars étalé sur six ans, approuvé par le Conseil du Trésor et destiné à rendre le processus plus aisé en réduisant l'incidence économique initiale des transferts.

Ce fonds sert par exemple à rendre les propriétés portuaires actuelles conformes aux normes minimales de sécurité ou d'exploitation ou à faire un paiement forfaitaire qui facilitera la prise de contrôle d'un port. En outre, le Fonds de cession peut couvrir une partie des coûts engagés par le nouveau propriétaire ou exploitant pour se rendre conforme aux exigences réglementaires ou en matières d'assurances, ou pour réduire sa responsabilité potentielle. Enfin, le fonds peut aider les groupes, les collectivités ou les autres intérêts locaux à prendre le contrôle d'une collection de ports et à réaliser des économies de coûts en rationalisant l'infrastructure.

Quand personne ne manifeste de l'intérêt pour le transfert d'une installation, le port est offert au public par l'intermédiaire d'un appel d'offres public. Si cette démarche ne suscite aucun intérêt, le Ministère prend alors une décision concernant le besoin futur de l'installation.

En date du 31 mars 1999, un total de 16 429 519 $ avait été déboursé du Fonds de cession.

Le Fonds de transfert des ports

Le Fonds de transfert, qui s'élève à 40 000 000 $, est utilisé par Transports Canada pour financer les dépenses relatives aux arpentages, aux recherches de titres, aux évaluations de la propriété, aux

évaluations environnementales, à l'embauche de conseillers financiers et aux autres frais d'administration.

Avec les dépenses pour 1998-1999, le Fonds de transfert a produit un total de 20 576 000 $ depuis le début du programme.

Transferts réalisés en 1998-1999

En date du 31 mars 1999, 344 des 549 installations sous la responsabilité de la Direction générale des programmes portuaires et cession avaient été transférées, désaffectées ou démolies.

Au cours de l'exercice 1998-1999, 29 cessions réussies ont été effectuées par la Direction générale des programmes portuaires et cession, comme suit :

- 1 port a été cédé à une autre direction de Transports Canada pour mieux tenir compte de son rôle d'installation fédérale de traversier;
- 7 ports ont été cédés à des intérêts locaux;
- 8 ont été retirés de la liste des ports lorsque l'échéance ou l'annulation des baux ou des permis ont mis fin aux intérêts de Transports Canada dans ces installations;
- 1 installation portuaire a été démolie;
- 12 ports publics de la liste originale de 549 ports de Transports Canada ont été déclassés le 31 mars 1999. Le nombre total de ports déclassés sur cette liste s'élève donc à 211. La déclassement met fin au rôle réglementaire du Ministre relativement à ces ports publics.

Trois transferts partiels d'emplacement ont eu lieu à Baddeck et à North Sydney (Nouvelle-Écosse) ainsi qu'à Kingston (Ontario). Lorsque les installations restantes de ces emplacements auront été transférées, on considérera alors que ces ports sont cédés et ils seront retranchés de la liste originale de la Direction générale des programmes portuaires et cessions de Transports Canada.

Autres considérations

En vertu de la Partie II de la *Loi maritime du Canada*, qui est entrée en vigueur le 8 mars 1999, les dispositions de la *Loi sur les ports et installations portuaires publics* sont incorporées dans la *Loi maritime du Canada*, ce qui assure une continuité dans la gestion et l'administration des ports publics sous l'administration du ministre des Transports pendant que se poursuit le programme de cession.

En vertu de la *Loi maritime du Canada*, le Ministre continuera d'être responsable de la gestion des ports régionaux/locaux qui n'ont pas été transférés d'ici la fin du Programme de cession des ports en 2002.

Le gouvernement du Canada continuera d'exploiter un petit nombre de ports éloignés, à moins que d'autres paliers de gouvernement ou intérêts locaux ne se montrent prêts à acquérir les installations en question. On continuera de chercher à réduire les coûts d'exploitation partout où ce sera possible.

III

ÉTAT DES REMISES POUR 1998-1999

Le paragraphe 14(1) de la *Loi sur les ports et installations portuaires publics* précise que « sous réserve des règlements pris par le gouverneur en conseil, le ministre peut faire remise des droits, taxes ou autres frais et des intérêts correspondants; il peut en outre accepter, par contrat, des droits, taxes ou autres frais différents de ceux qui sont fixés par le gouverneur en conseil ». Le paragraphe (3) mentionne que « toute remise s'élevant à au moins mille dollars doit être déclarée dans le rapport annuel du ministre au Parlement ».

Il n'y a pas eu de contrats de remplacement au cours de l'exercice 1998-1999.

IV

EXAMEN FINANCIER

On trouvera ci-après les dépenses et les recettes totales pour l'exercice 1998-1999 (en milliers de dollars).

DÉPENSES		
Exploitation et entretien	22 620 $	
Immobilisations	4 055 $	
Dépenses brutes		**26 675 $**
RECETTES		
Recettes brutes	(18 614 $)	
Commissions, A.E. et R.P.C.	1 703 $	
Recettes nettes		**(16 911 $)**
Total des dépenses nettes d'exploitation, d'entretien et d'immobilisations		**9 764 $**
Subventions et contributions		**1 253 $**
Total		**11 017 $**

Les recettes nettes du programme en 1998-1999 ont été de 16,9 millions de dollars. En vertu des modalités de la *Loi sur les ports et installations portuaires publics*, les directeurs de port et les gardiens de quai reçoivent une commission qui est en fonction d'un taux fixe appliqué aux recettes perçues au titre des droits à leur port. Le reste des fonds est porté en réduction des dépenses d'exploitation et d'entretien.

Des recettes au Trésor additionnelles de 653 990 $ proviennent de la vente d'un certain nombre de ports.

En 1998-1999, environ 134 directeurs de port et gardiens de quai représentaient Transports Canada dans les ports publics. Dans le cas des personnes nommées à ces postes et recevant des commissions, la rémunération annuelle moyenne était d'environ 12 708 $. Il faut remercier toutes les personnes nommées qui ont su bien administrer les ports au profit des collectivités locales.

Parmi les 205 ports publics qui restent à Transports Canada à la fin de l'exercice 1998-1999, 30 ports commerciaux importants ont généré des recettes de 14 982 000 $, soit 82 % des recettes brutes. Les

recettes propres à un port sont un bon indicateur du niveau d'activité commerciale qu'on y retrouve. Elles sous-estiment cependant l'importance du niveau de l'activité portuaire totale, puisque bon nombre de ports desservent un nombre élevé de petits navires qui, bien qu'ils utilisent les installations, ne paient que des droits minimaux.

Pour 1998-1999, le Fonds de cession a versé 1 535 488 $ à titre d'aide aux dépenses connexes de cession, dont 282 365 $ en dépenses en capital et 1 253 123 $ en subventions et en contributions. Depuis le début du programme, en 1996, ce fonds a procuré un total de 16 429 519 $.

Le Fonds de transfert a produit 6 989 000 $ en 1998-1999 dans le but d'aider le processus. Depuis le début du programme, un total de 20 576 000 $ a été déboursé de ce fonds.

Liste des états financiers

Annexe 1 - État consolidé des recettes brutes, de 1989-1990 à 1998-1999

Annexe 2 - État consolidé des recettes brutes, par type principal

Normes et conventions comptables

En 1998-1999, Transports Canada a reçu des recettes ou fait des dépenses à bon nombre des sites qui demeurent la responsabilité du Ministère. Dans certains cas, le site n'est qu'un port public doté de peu d'installations côtières, ou tout simplement un terrain.

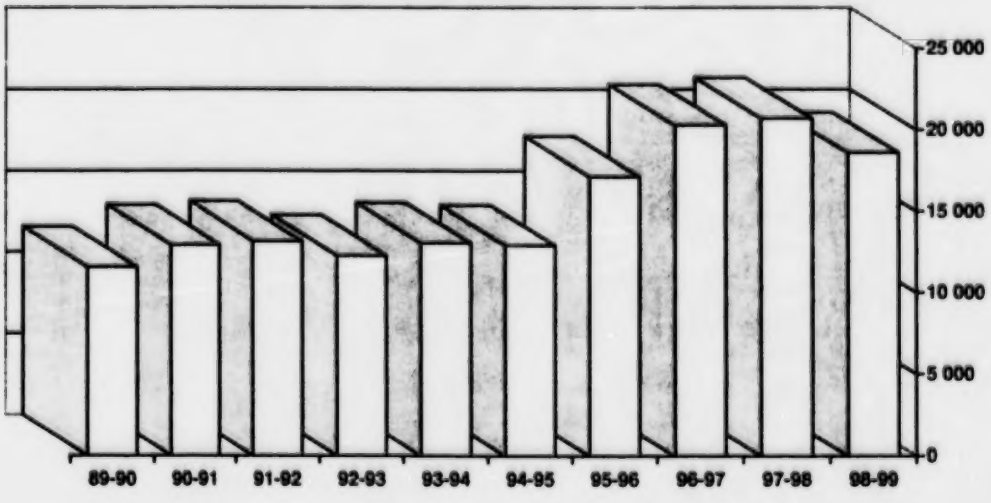
Le compte rendu de toutes les dépenses de l'exercice 1998-1999 utilise la comptabilité de caisse modifiée en accord avec la présentation « Comptes publics ». Le compte rendu exclut expressément les frais d'amortissement et d'hébergement ainsi que les services courants fournis par Travaux publics et service gouvernementaux Canada (TPSGC), de même que les subventions tenant lieu de taxes payées par TPSGC au nom de Transports Canada.

PORTS ET INSTALLATIONS PORTUAIRES PUBLICS

ÉTAT CONSOLIDÉ DES RECETTES BRUTES 1989-1990 À 1998-1999 (EN MILLIERS DE DOLLARS)

Exercice	Recettes brutes	Pourcentage de changement par rapport à l'année precedente
1989 - 1990	11 564	4,2 %
1990 - 1991	12 922	11,7 %
1991 - 1992	13 162	1,9 %
1992 - 1993	12 296	-6,6 %
1993 - 1994	13 074	6,3 %
1994 - 1995	12 922	-1,2 %
1995 - 1996	17 143	32,7 %
1996 - 1997	20 303	18,4 %
1997 - 1998	20 719	2,0 %
1998 - 1999	18 614	-10,2 %

RECETTES BRUTES (en milliers de dollars)



ANNEXE 2

PORTS ET INSTALLATIONS PORTUAIRES PUBLICS

ÉTAT CONSOLIDÉ DES RECETTES BRUTES PAR TYPE PRINCIPAL (EN MILLIERS DE DOLLARS)					
Type de recettes	1997-1998	1998-1999	Changement par rapport à l'année précédente (%)	Répartition 1997-1998 (%)	Répartition 1998-1999 (%)
Quayage	9 752	8 035	-17,6	47,1	43,2
Entreposage	418	300	-28,2	2,0	1,6
Amarrage	2 036	2 036	40,7	9,8	15,4
Droits de port	3 383	3 383	-8,7	16,3	16,6
Loyers et permis	4 638	4 638	-11,0	22,4	22,2
Autre	492	492	-60,2	2,4	1,1
TOTAL	**20 719**	**18 614**	**-10,2**	**100**	**100**